

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.009-A, DE 1997

Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática dos cursos d'água, quando da construção de barragens.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado Eliseu Padilha

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO DO RELATOR

Como Relator junto a esta Comissão de Viação e Transportes, apresentei parecer pela aprovação, quanto ao mérito, na forma de Substitutivo, do Projeto de Lei nº 3.009-A, de 1997, originário do Senado Federal, que “*Estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática dos cursos d'água, quando da construção de barragens*”.

Publicado o parecer, foram oferecidas duas emendas ao Substitutivo proposto, ambas de autoria do ilustre Deputado Devanir Ribeiro.

A primeira emenda propõe que seja obrigatória a participação do setor de navegação no rateio de custos de obras que proporcionem o uso efetivo da navegabilidade do curso de água em que for implantada a barragem, e que os custos de operação e de manutenção de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de embarcações serão

02E9F20923

remunerados mediante cobrança de pedágio, quando economicamente viável, ou através de parcerias público-privadas.

A segunda emenda propõe alterar a redação dos arts. 1º e 2º do Substitutivo, mudando a obrigatoriedade de **implantação** – ou inclusão – de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível nas barragens para obrigatoriedade de **realização de estudo de viabilidade** técnica, econômica e ambiental

O setor de navegação, ao contrário de outros, como o de geração de energia elétrica, não concentra o uso dos recursos hídricos em uma única empresa ou entidade. Várias empresas de navegação podem utilizar a mesma infra-estrutura, como portos, canais e dispositivos de transposição de nível. Por outro lado, o encargo de custos de eclusas e dispositivos equivalentes a órgãos públicos, como o DNIT, a ANTAQ e o próprio Ministério dos Transportes, iria adiar quase que indefinidamente a implantação desses equipamentos, dada a crônica carência de recursos orçamentários e a pouca agilidade da Administração Pública Direta.

O rateio de custos, como já enfatiza o próprio texto da emenda, já está previsto pelo inciso IX do art. 38 da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, que *Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos*. Esse rateio deve ser feito no âmbito do Comitê de Bacia Hidrográfica do rio em que a obra for implantada, de acordo com as características sociais, ambientais e econômicas específicas da bacia hidrográfica. O estabelecimento da obrigatoriedade de rateio para obras específicas seria contrário aos princípios de descentralização e de participação da sociedade (via Comitês) da Política Nacional de Recursos Hídricos.

A possibilidade de concessão e de parcerias público-privadas para exploração de eclusas, por outro lado, já está prevista no art. 1º, inciso V, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que “*Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências*”:

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

02E9F20923

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, **eclusas**, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

A alteração de redação proposta pela segunda emenda tornaria inócuo o conteúdo da lei. Além disso, a dispensa da implantação de eclusas em casos de inviabilidade já está prevista no § 2º do art. 2º do Substitutivo:

Art. 2º É obrigatória a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição de nível, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou potencialmente navegáveis.

.....
§ 2º Não se aplica o disposto no *caput*:

.....
II – aos cursos de água cuja navegação seja considerada inviável mediante estudo técnico aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

A retirada dos efeitos da lei de barragens já existentes iria causar um enorme prejuízo ao País, pois significaria abrir mão de longos trechos de vias já navegáveis e dependentes apenas de obras de transposição de nível, as quais não necessariamente precisam ser eclusas, já que outros sistemas, como pequenos trechos ferroviários, elevadores de cargas e rampas podem ser também empregados, de acordo com os estudos de viabilidade técnica e econômica que certamente serão realizados para cada caso. Além do mais, o Substitutivo prevê um prazo de dez anos para a adequação das obras já implantadas, suficiente para estudar cada caso e viabilizar economicamente as soluções.

Isto posto, complementamos o voto pela rejeição, quanto ao mérito, das duas emendas ao Substitutivo que sugerimos. Reafirmamos nosso voto pela aprovação, também quanto ao mérito, no que cabe a esta Comissão de Viação e Transportes analisar, do Projeto de Lei nº 3.009-A, de 1997, na forma do Substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em de outubro de 2007.

Deputado Eliseu Padilha
Relator

ArquivoTempV.doc

02E9F20923 |
